

Sprawa C-570/19**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości****Data wpływu:**

26 lipca 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

High Court (Irlandia)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

22 lipca 2019 r.

Strona skarżąca:

Irish Ferries Ltd

Strona pozwana:

National Transport Authority

Przedmiot postępowania głównego

Postępowanie główne dotyczy zobowiązań skarżącej, spółki Irish Ferries, wobec pasażerów w odniesieniu do odwołanych połączeń na trasie między Dublinem, Irlandią i Cherburgiem, Francja (zwanej dalej „trasą”) w lecie 2018 r. Powodem odwołania usług na tej trasie było opóźnione dostarczenie nowego promu (zwanego dalej „statkiem”). Strona pozwana, National Transport Authority (urząd ds. transportu, zwany dalej „NTA”), nałożył na Irish Ferries karę za niezapewnienie odpowiednich odszkodowań dla zainteresowanych pasażerów, co zdaniem strony skarżącej stanowi wymóg w świetle prawa Unii i prawa irlandzkiego. Irish Ferries kwestionuje nałożenie tej kary.

Przedmiot i podstawa prawna odesłania

Odesłanie prejudycjalne dotyczy wykładni art. 18, 19, art. 20 ust. 4, art. 24 i 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1777/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską

i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 334, s. 1, zwanego dalej „rozporządzeniem”). Ostatnie pytanie, przedstawione posiłkowo, dotyczy ważności rozporządzenia.

Pytania prejudycjalne

Pytanie 1. Czy rozporządzenie (w szczególności art. 18 lub 19) znajduje zastosowanie w okolicznościach, w których pasażerowie dokonali wcześniejszej rezerwacji i zawarli umowy przewozu oraz w których usługi pasażerskie są odwoływane z co najmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem przed planowanym wypłynięciem z powodu opóźnienia w dostarczeniu nowego statku przewoźnikowi promowemu? Czy w związku z tym dla stosowania rozporządzenia istotne są którekolwiek (lub wszystkie) z poniższych kwestii:

- a. dostawa została ostatecznie opóźniona o 200 dni;
- b. przewoźnik promowy musiał odwołać cały sezon rejsów;
- c. nie można było uzyskać odpowiedniego, alternatywnego statku;
- d. rezerwacje rejsów ponad 20.000 pasażerów zostały zmienione przez przewoźnika promowego na różnych rejsach lub zwrócono pasażerom poniesione koszty;
- e. rejsy odbywały się na nowej trasie otwartej przez przewoźnika promowego bez podobnej alternatywnej usługi na tej trasie?

Pytanie 2. Na to pytanie należy odpowiedzieć tylko wówczas, gdy art. 18 może mieć zastosowanie. Czy w przypadku zmiany trasy pasażera zgodnie z art. 18 zostaje zawarta nowa umowa transportowa, w związku z czym prawo do odszkodowania na podstawie art. 19 powinno być ustalane zgodnie z tą nową umową, a nie z pierwotną umową przewozu?

Pytanie 3a. Jeżeli art. 18 ma zastosowanie, wówczas gdy rejs zostaje odwołany i na tej trasie nie świadczone żadnych usług alternatywnych (tj. nie świadczone żadnych usług bezpośrednio między tymi dwoma portami), czy zapewniając alternatywny rejs na jakiegokolwiek innej trasie lub trasach dostępnych i wybranych przez pasażera, w tym przez „most lądowy” (np. podróżowanie z Irlandii do Zjednoczonego Królestwa promem, a następnie podróż samochodem, przy czym koszty paliwa są zwracane pasażerowi przez przewoźnika promowego, do portu Zjednoczonego Królestwa z połączeniem do Francji i podróżowanie stamtąd do Francji, przy założeniu, że pasażer wybiera każdy z rejsów) stanowi to „zmianę trasy do miejsca docelowego” w rozumieniu art. 18? W przeciwnym wypadku, jakie kryteria należy zastosować przy ustalaniu, czy zmiana trasy odbywa się „w warunkach porównywalnych”?

Pytanie 3b. Czy w przypadku braku alternatywnego rejsu na odwołanej trasie, skutkującego niemożliwością zaoferowania zainteresowanemu pasażerowi bezpośredniego rejsu z pierwotnego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład, do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia wszelkich dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażera, którego trasa została zmieniona w trakcie podróży do i z nowego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład lub do i z nowego portu docelowego?

Pytanie 4a. Czy art. 19 może mieć zastosowanie, jeżeli rejs został już odwołany co najmniej siedem tygodni przed planowanym wypłynięciem? Jeżeli art. 19 ma zastosowanie, to czy jest tak w przypadku, gdy art. 18 został zastosowany, a trasę pasażera zmieniono bez dodatkowych kosztów lub dokonano zwrotu kosztów albo pasażer wybrał późniejszy rejs?

Pytanie 4b. Jeżeli art. 19 ma zastosowanie, czym jest „miejsce docelowe” dla celów art. 19.

Pytanie 5. Jeżeli art. 19 może mieć zastosowanie:

- a. W jaki sposób należy mierzyć opóźnienie w takich okolicznościach?
- b. W jaki sposób należy obliczać cenę w rozumieniu art. 19 przy ustalaniu poziomu należnego zwrotu kosztów, a w szczególności czy obejmuje ona koszty związane z usługami dodatkowymi (np. kabiny, klatki dla psów i premium lounge)?

Pytanie 6. Jeżeli rozporządzenie ma zastosowanie, czy okoliczności i względy przedstawione w pytaniu pierwszym stanowią „nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki” dla celów art. 20 ust. 4 rozporządzenia?

Pytanie 7. Czy art. 24 skutkuje nałożeniem na każdego pasażera domagającego się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 rozporządzenia bezwzględnego obowiązku złożenia skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna być ona zostać wykonana?

Pytanie 8. Czy jurysdykcja właściwego organu krajowego odpowiedzialnego za wykonanie rozporządzenia ogranicza się do rejsów obejmujących porty określone w art. 25 rozporządzenia, czy też może ona również obejmować rejsy powrotne z portu innego państwa członkowskiego do państwa właściwego organu krajowego?

Pytanie 9a. Jakie zasady i przepisy prawa Unii powinien stosować sąd odsyłający przy ocenie ważności decyzji lub zawiadomień krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów poprzez odniesienie do art. 16, 17, 20 lub 47 karty lub zasad proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania?

Pytanie 9b. Czy kryterium nieproporcjonalności, które powinien zastosować sąd odsyłający, stanowi kryterium oczywistego błędu?

Pytanie 10. To pytanie pojawi się tylko w zależności od odpowiedzi na poprzednie pytania. Czy rozporządzenie nr 1177/2010 jest ważne na gruncie prawa Unii, biorąc pod uwagę w szczególności:

- a. artykuły 16, 17 i 20 karty?
- b. okoliczność, że przewoźnicy lotniczy nie mają obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli poinformują pasażera linii lotniczej o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu (art. 5 ust. 1 lit. c) pkt (i) rozporządzenia nr 261/2004)?
- c. zasady proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania?

Powołane przepisy prawa Unii

Zwraca się uwagę Trybunału Sprawiedliwości na rozporządzenie, w szczególności jego motywy 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 oraz art. 2, 18, 19, 20, 24 i 25.

Ponadto sąd odsyłający powołuje się na rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46, s. 1).

Oprócz szeregu przepisów rozporządzenia, Irish Ferries powołuje się na art. 16, 17, 20 i 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą”), jak również na ogólne zasady proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania.

Powołane przepisy prawa krajowego

NTA wydał zaskarżoną decyzję wraz z załączonymi do niej zawiadomieniami na podstawie art. 4 rozporządzenia z mocą ustawy [S.I.] nr 394/2012 – rozporządzenia Unii Europejskiej (o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową) z 2012 r. (zwanego dalej „rozporządzeniem z mocą ustawy z 2012 r.”).

Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia z mocą ustawy z 2012 r. NTA, albo z urzędu, albo w następstwie skargi złożonej do niego przez pasażera, jeżeli uważa, że usługodawca nie stosuje się do rozporządzenia 1170/2010 lub narusza przepisy tego rozporządzenia, „kieruje do usługodawcy zawiadomienie wskazujące na popełnienie danego uchybienia lub naruszenia i nakazujące

usługodawcy podjęcie w określonym terminie odpowiednich środków określonych w zawiadomieniu celem zastosowania się do tego zawiadomienia”.

Niezastosowanie się do doręczonych zawiadomień jest zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia z mocą ustawy z 2012 r. przestępstwem powodującym powstanie odpowiedzialności: (i) w przypadku skazania w trybie postępowania przyspieszonego – kara grzywny klasy A (tj. 5000 EUR); lub (ii) w przypadku skazania na podstawie aktu oskarżenia – kara grzywny nieprzekraczająca 250 000 EUR.

Zwięzłe przedstawienie okoliczności faktycznych i przebieg postępowania głównego

- 1 W umowie z dnia 27 maja 2016 r. Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (zwana dalej „stocznia”) zawarła ze spółką dominującą Irish Ferries umowę na budowę promu pasażerskiego typu ro-ro (roll on/roll off), tj. statku, który miał być dostarczony do dnia 26 maja 2018 r. Następnie statek miał wypłynąć do Dublina, aby rozpocząć obsługę pasażerów.
- 2 Statek miał obsługiwać trasę, nową usługę, która miała rozpocząć się latem 2018 r. i obsługiwać ją przez całe lato 2018 r. (zwane dalej „sezonem 2018 r.”).
- 3 Irish Ferries zaplanowała eksploatację statku co drugi dzień na zmianę z innym statkiem, który obsługiwał trasę Rosslare-Cherburg i trasę Rosslare-Roscoff, oferując w ten sposób codzienne połączenia między Irlandią a Francją, choć z lub do różnych portów irlandzkich. W kontekście tej usługi urlopowicze (zdecydowana większość zainteresowanych pasażerów) zazwyczaj rezerwują bilety z wielomiesięcznym wyprzedzeniem. W dniu 27 października 2017 r. Irish Ferries rozpoczęła przyjmowanie rezerwacji na statku na sezon 2018 r.
- 4 W dniu 1 listopada 2017 r., w odpowiedzi na wniosek Irish Ferries, stocznia potwierdziła planowaną datę dostawy statku jako 22 czerwca 2018 r. Zdaniem Irish Ferries dostawa ta miała zapewnić wystarczającą ilość czasu na zorganizowanie pierwszego rejsu w dniu 12 lipca 2018 r. Okres 20 dni między dostawą a rozpoczęciem eksploatacji był taki sam lub dłuższy jak wcześniejsze terminy realizacji zamówienia dla innych statków.
- 5 W dniu 18 kwietnia 2018 r. stocznia poinformowała Irish Ferries, że statek zostanie dostarczony dopiero około 13 lipca 2018 r. Stocznia wyjaśniła, że opóźnienie to było spowodowane pracami wykonywanymi przez zewnętrznych producentów wyposażenia wnętrza, które zostały zlecone przez stocznnię podwykonawcom. Stocznia zasygnalizowała również możliwość jeszcze późniejszej dostawy.
- 6 Wszystkie pozostałe statki Irish Ferries zostały zarezerwowane, a z uwagi na tysiące dawno dokonanych rezerwacji przekierowanie jakiegokolwiek innego statku na trasę nie było możliwe bez zmiany transportu dla tysięcy innych

pasażerów. Irish Ferries natychmiast starała się wyczarterować inny statek, ale czołowy międzynarodowy makler okrętowy poinformował, że nie dysponuje odpowiednimi statkami.

- 7 W dniu 20 kwietnia 2018 r. Irish Ferries ogłosiła, że odwoła rejsy w okresie od dnia 12 lipca 2018 r. do dnia 29 lipca 2018 r. („pierwsze odwołanie”).
- 8 Irish Ferries podjęła działania na rzecz zapewnienia transportu pasażerom, w szczególności:
 - a. kontaktując się ze wszystkimi pasażerami, oferując im dwunastotygodniowy okres rezygnacji z rejsu;
 - b. wydłużając godziny otwarcia centrów obsługi telefonicznej i zapewniając dodatkowy personel;
 - c. oferując wszystkim pasażerom:
 - i. natychmiastowy i bezwarunkowy zwrot w pełnej wysokości bez ponoszenia jakichkolwiek kosztów (zwany dalej „ofertą zwrotu”) lub
 - ii. możliwość zmiany rezerwacji na wybrane alternatywne rejsy (zwane dalej „alternatywnymi rejsami”).

Ponieważ na trasie nie funkcjonowała żadna inna identyczna usługa, Irish Ferries świadczyła szereg usług z różnymi portami wypłynięcia i przybycia bezpośrednio między Irlandią a Francją w różnych terminach na innym statku lub pośrednio przez most lądowy. Irish Ferries nie oferowała mostu lądowego jako opcji dla wszystkich pasażerów, ale ułatwiała procedurę osobom chcącym podróżować w ten sposób. Pasażerowie, których trasa została zmieniona, otrzymali bon o wartości 150 EUR do wykorzystania na trasie Irlandia-Francja w 2019 r.; oraz

- d. Irish Ferries współpracowała z pasażerami w celu zminimalizowania niedogodności.
- 9 NTA kwestionuje, że pasażerowie mogli korzystać z opcji sugerowanych przez Irish Ferries.
- 10 W przypadku gdy trasa zainteresowanych pasażerów została zmieniona na trasę do i z Rosslare (a nie Dublina) lub do i z Roscoffu (a nie Cherburga), Irish Ferries nie zaoferowała zwrotu jakichkolwiek dodatkowych kosztów poniesionych przez takich pasażerów (zwanym dalej „kosztami dodatkowymi”). Irish Ferries kwestionuje to, twierdząc że nie wszyscy pasażerowie ponieśli takie koszty, ponieważ niektórzy z nich przebywali bliżej Rosslare i spędzali wakacje bliżej Roscoffu niż Cherburga.

- 11 W dniu 9 maja 2018 r., po zaistnieniu okoliczności pierwszego odwołania, NTA , zwrócił się do Irish Ferries o wyjaśnienie, dlaczego stanowiły one nadzwyczajne okoliczności i dlaczego pozostawały one poza jej kontrolą. Irish Ferries przedstawiła NTA szczegółowe stanowisko.
- 12 W dniu 1 czerwca 2018 r. NTA wystosowała do Irish Ferries pismo, zwracając się o udzielenie informacji na temat przestrzegania przez spółkę art. 18 rozporządzenia. W dniu 8 czerwca 2018 r. Irish Ferries udzieliła odpowiedzi i nastąpiła wymiana korespondencji.
- 13 W dniu 11 czerwca 2018 r. stocznia powiadomiła Irish Ferries o dodatkowym opóźnieniu statku do bliżej nieokreślonej daty we wrześniu. Wskutek tego Irish Ferries odwołała wszystkie rejsy zaplanowane po dniu 30 lipca 2018 r. („drugie odwołanie”). Ostatecznie statek dostarczono dopiero w dniu 12 grudnia 2018 r., z około 200-dniowym opóźnieniem.
- 14 Drugie odwołanie wynikało również z opóźnień, które stały się udziałem podwykonawcy stoczni, który nie był związany z Irish Ferries i, jak twierdzi ta spółka, były one poza jej kontrolą. Irish Ferries natychmiast podjęła starania, by wyczarterować alternatywny statek nadający się do eksploatacji trasy, ale żaden z nich nie był dostępny. W związku z tym odwołał cały sezon 2018 r., w wyniku czego 20 000 pasażerów zostało poszkodowanych.
- 15 Irish Ferries podjęła działania mające na celu zaspokojenie potrzeb zainteresowanych pasażerów, na przykład poprzez:
 - a. poinformowanie o drugim odwołaniu, gdy tylko potwierdziła, że nie było możliwe wyczarterowanie alternatywnego statku;
 - b. ułatwienie kontaktu ze wszystkimi pasażerami;
 - c. wydłużenie godzin pracy centrów obsługi telefonicznej i zaangażowanie większej liczby pracowników;
 - d. powiadomienie pasażerów z co najmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem, przy czym wielu z nich zostało powiadomionych z wyprzedzeniem do dwunastu tygodni;
 - e. zaoferowanie pasażerom możliwości odwołania i otrzymania oferty zwrotu;
 - f. zaoferowanie pasażerom możliwości żeglugi na alternatywnych trasach do Francji (bez zwrotu dodatkowych kosztów w przypadku ich powstania);
 - g. zmianę trasy przez most lądowy przez Wielką Brytanię (wraz ze zwrotem kosztów paliwa za przejazd przez Wielką Brytanię); oraz

- h. możliwość przyznania pasażerom bonu w wysokości 150 EUR do wykorzystania na rejsy w ramach usług Irish Ferries na trasie Irlandia-Francja w 2019 r.
- 16 W rzeczywistości 82% pasażerów wybrało alternatywne rejsy z Irish Ferries lub innymi przewoźnikami, podczas gdy 3% wybrało most lądowy, a pozostałe 15% zaakceptowało pełen zwrot kosztów.
- 17 Dla tych pasażerów, którzy skorzystali z alternatywnych rejsów: a) wszelkie wynikające z tego dodatkowe opłaty nie były pobierane od pasażerów, lecz pokrywane przez Irish Ferries oraz b) wszelkie różnice w „wydatkach ponoszonych na pokładzie” były zwracane przez Irish Ferries. Pasażerowie korzystający z mostu lądowego otrzymali zwrot kosztów paliwa na przejazd przez Wielką Brytanię.
- 18 Decyzją z dnia 19 października 2018 r. NTA stwierdził, że Irish Ferries nie wypełniła swoich zobowiązań wynikających z art. 18 i 19 rozporządzenia. W związku z tym w dniu 22 października 2018 r. NTA doręczył Irish Ferries zawiadomienie na podstawie art. 18 i zawiadomienie na podstawie art. 19 (zwane łącznie „zawiadomieniami”) zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia z mocą ustawy z 2012 r.
- 19 Decyzją z dnia 25 stycznia 2019 r. (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”) NTA potwierdził oba zawiadomienia. W zawiadomieniu na podstawie art. 18 zobowiązano Irish Ferries do zwrotu dodatkowych kosztów pasażerom, którzy z powodu pierwszego lub drugiego odwołania byli zmuszeni podróżować do i z Rosslare (a nie Dublin) lub do i z Roscoffu (a nie Cherburga). W zawiadomieniu wydanym na podstawie art. 19 zobowiązano Irish Ferries do wypłaty odszkodowania pasażerom, którzy wystąpili do Irish Ferries o odszkodowanie opóźnionego przybycia do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, jeżeli takie opóźnienie spełnia kryteria określone w art. 19 ust. 1 lit. a)-d) rozporządzenia.

Zasadnicze argumenty stron postępowania głównego

- 20 **Irish Ferries** utrzymuje, że rozporządzenie nie ma zastosowania do okoliczności wynikających z pierwszego lub drugiego odwołania, ponieważ pasażerowie zostali poinformowani o tych odwołaniach z wielotygodniowym wyprzedzeniem, a brak dostępności statku wynikał z nadzwyczajnych okoliczności pozostających poza jej kontrolą w rozumieniu art. 20 ust. 4 rozporządzenia. W tym względzie spółka opiera się na orzecznictwie dokonującym wykładni rozporządzenia nr 261/2004.
- 21 Gdyby rozporządzenie miało zastosowanie **Irish Ferries** twierdzi, że art. 18 i 19 rozporządzenia nie mają zastosowania jednocześnie. Utrzymuje ona, że ten ostatni przepis, odnoszący się do opóźnień w „przybyciu”, nie może mieć zastosowania

w przypadku odwołania wypłynięcia. Pasażerowie, którym zwrócono koszty zgodnie z art. 18, nie mogą również korzystać z przepisów art. 19.

- 22 Ponadto Irish Ferries twierdzi, że przestrzegала art. 18, ponieważ oferowała pasażerom wybór między zmianą trasy a zwrotem kosztów biletu. Jej zdaniem most lądowy, na którym opłaca się dodatkowe koszty paliwa, obejmuje zmianę trasy na porównywalnych warunkach.
- 23 W odniesieniu do art. 19 Irish Ferries twierdzi, że pasażerowie, którzy skorzystali z opcji zmiany trasy, nie doświadczyli opóźnionego „przybycia do miejsca docelowego” określonego w nowej „umowie przewozu”.
- 24 Spółka ta podnosi również, że NTA naruszył art. 25 ust. 1 rozporządzenia w ten sposób, że zaskarżona decyzja i zawiadomienia zostały wydane z przekroczeniem właściwości. NTA nie zastosował również art. 24 tego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, aby ograniczyć skutek decyzji i zawiadomień do tych pasażerów, którzy złożyli skargę w wyznaczonym terminie dwóch miesięcy. W rzeczywistości NTA naruszył kartę, w szczególności art. 16 i 17, ponieważ uniemożliwił Irish Ferries rozwiązanie jakiegokolwiek umowy pasażerskiej, nawet zgodnie z jej warunkami, bez ponoszenia odpowiedzialności na podstawie rozporządzenia.
- 25 Irish Ferries podnosi, że zaskarżona decyzja i zawiadomienia są w związku z tym obarczone oczywistym błędem, jak również brakiem odpowiedniego uzasadnienia w rozumieniu art. 47 karty. Tytułem ewentualnym – zakładając, że NTA prawidłowo zastosował rozporządzenie – Irish Ferries podnosi nieważność rozporządzenia z powodu naruszenia karty, zasady pewności prawa i zasady proporcjonalności, ponieważ nakłada uciążliwe obowiązki na przewoźników w przypadku braku jasnej podstawy prawnej i bez zdefiniowania kluczowych pojęć, takich jak „cena biletu” w art. 19 ust. 1. Stanowi to dyskryminację między przewoźnikami promowymi a przewoźnikami lotniczymi.
- 26 NTA stoi na stanowisku, że rozporządzenie ma zastosowanie do pierwszego i drugiego odwołania. Artykuły 18 i 19 mogą mieć zastosowanie łącznie i jednocześnie do tego samego pasażera, co nie skutkuje podwójną karą dla przewoźnika. Takie stosowanie jest zgodne z celem rozporządzenia. Potwierdza to ważność i proporcjonalność rozporządzenia oraz ważność zaskarżonej decyzji.
- 27 Zdaniem NTA rejsy statku zostały odwołane, a zatem zastosowanie ma art. 18. Sytuacja przedstawiałaby się odmiennie, gdyby spełnione zostały wymogi art. 20 ust. 1, co nie ma miejsca w niniejszej sprawie. Fakt, że zawiadomienie zostało przekazane z wyprzedzeniem i że pasażerowie nie byli ani w drodze, ani w tranzycie, pozostaje bez wpływu na stosowanie art. 18 i 19. Brzmienie tych przepisów, ani cele rozporządzenia nie sugerują nic przeciwnego. Ponadto art. 19 ma zastosowanie do opóźnień spowodowanych odwołaniami (o czym świadczy brzmienie motywu 19 i art. 20 ust. 4).

- 28 NTA uważa, że art. 2 rozporządzenia ma zastosowanie do sprawy będącej przedmiotem postępowania głównego, ponieważ porty, w których pasażerowie wchodzą na pokład (Dublin i Cherbourg) znajdują się na terytorium państwa członkowskiego w rozumieniu tego przepisu. Jego zdaniem nie można przychylić się do argumentu, zgodnie z którym rozporządzenie nie ma zastosowania, w przypadku, gdy statek nie jest dostępny do świadczenia usług pasażerskich.
- 29 NTA uważa, że odniesienie do „umowy przewozu” w art. 19 ust. 1 stanowi odniesienie do „umowy przewozu” zawartej między pasażerem a przewoźnikiem. Nie można przyjąć, że w przypadku, gdy pasażer zgadza się na zmianę trasy lub zwrot kosztów na mocy art. 18 ust. 1, można mówić o nowej umowie zawartej między pasażerem a przewoźnikiem, jak twierdzi Irish Ferries.
- 30 NTA stwierdza, że oferty złożone przez Irish Ferries zainteresowanym pasażerom nie spełniały obowiązków wynikających z art. 18 rozporządzenia. Oferowana zmiana trasy nie prowadziła do miejsca docelowego zgodnie z art. 18 ust. 1, a wielu poszkodowanym pasażerom nie zwrócono dodatkowych kosztów. NTA uważa, że termin „miejsce docelowe” odnosi się raczej do miejsca przeznaczenia określonego w umowie przewozu niż do miejsca docelowego pasażera. Ponadto fakt, że niektórym pasażerom, których dotyczyło pierwsze odwołanie, zaproponowano podróż przez most lądowy i że była to opcja zaoferowana pasażerom, których dotyczyło drugie odwołanie, nie oznacza, że Irish Ferries przestrzegła art. 18.
- 31 NTA uważa, że Irish Ferries nie wykazała istnienia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 20 ust. 4, ponieważ opóźniona dostawa statku jest nieodłącznie związana z normalnym wykonywaniem jego działalności. Długość tego opóźnienia jest bez znaczenia dla tego ustalenia.
- 32 Ponadto NTA utrzymuje, że pasażerowie mają prawo do złożenia skargi, zgodnie z art. 25 ust. 1, do „jakiegokolwiek właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie”. Jego zdaniem art. 24 stanowi odrębny przepis odnoszący się do skarg. W związku z tym pasażerowie ubiegający się o odszkodowanie nie podlegają przewidzianemu dwumiesięcznemu terminowi. NTA zaprzecza naruszeniu zasad prawa Unii i uważa, że warunki decyzji były wyraźnie uzasadnione, ponieważ wynikały z zawiadomień i dokumentacji uzupełniającej. W szczególności termin „cena biletu” jest oczywisty w kontekście brzmienia art. 19 ust. 3.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

- 33 Sąd odsyłający utrzymuje, że rozporządzenie ma decydujące znaczenie dla wyniku postępowania głównego. Strony wskazały na spór dotyczący wykładni i stosowania rozporządzenia, w odniesieniu do którego nie istnieje odpowiednie orzecznictwo. Pytania skierowane w ramach postępowania są nowe, a udzielenie na nie odpowiedzi nie jest jasne.